

NOTAT

8. maj 2024
2023-425

Kommissorium for en ny national cykelstrategi

1. Baggrund

Cykling er sundt, klimavenligt og kan reducere trængslen i de større byer. De nyeste tal viser, at samfundsgevinsten ved erstatte en km i bil med en km på cykel er 8,39 kr. Den mest betydningsfulde effekt af cykling er de positive sundhedseffekter, hvorfor cykling – uanset formålet med cykelturen – er en løftestang til at forbedre folkesundheden.

Den seneste nationale cykelstrategi ”Danmark – op på cyklen!” er publiceret i juli 2014 og fremgår på det Europæiske Cyklistforbunds kortlægning af landes cykelstrategier som ”*udløbet / behov for opdatering*”. Der skal igangsættes et arbejde med en ny national cykelstrategi. Strategien vil inddrage følgende elementer, som uddybes nedenfor:

- Kortlægning af cyklister på tværs af landet og cyklisternes profiler
- Input fra kommuner og organisationer om initiativer, der anvendes og virker
- Forbedring af data og herigennem udarbejdelse af en mere systematisk effektivitetvurdering af initiativer, der kan få flere til at vælge cyklen
- Målrettede anbefalinger på tværs af geografi og målgrupper

2. Opgaven

Den nye nationale cykelstrategi skal indeholde konkrete tiltag, som kan understøttes af de cykelmidler, der er afsat i aftale om Infrastrukturplan 2035. Arbejdet med den nye nationale cykelstrategi skal således ses i sammenhæng med et nyt udmøntnings- og administrationsgrundlag for infrastrukturaftalens cykelpulje. Det aktuelle udmøntnings- og administrationsgrundlag for puljen gælder til og med 2025, og der skal således i løbet af 2025 politisk besluttes et opdateret grundlag for de fremtidige udmøntninger fra 2026 og



frem. Det opdaterede udmøntnings- og administrationsgrundlag skal basere sig på strategien, således at opsatte målsætninger kan realiseres.

2.1 Partnerskab med kommuner og interessenter

Data fra Transportvaneundersøgelsen fra DTU viser, at over halvdelen af alle cykelrejses er under 5 kilometer¹, hvorfor de finder sted i borgerens nærområde og oftest indenfor en kommune. Ligeledes er det ikke nødvendigvis det samme, der får en person til at vælge cyklen i København som i Ringkøbing, og data viser da også, at der cycles næsten fire gange så mange kilometer pr. dag pr. person i Hovedstaden sammenlignet med byer med under 1000 indbyggere². Der er store forskelle på cykelandelen i storbyen og i landdistrikterne, hvilket er et udtryk for, at trafikmængder, afstande og infrastruktur er meget forskellige. De lokale erfaringer er vigtige, og der skal derfor være et partnerskab med kommuner og interessenter. Den nye cykelstrategi skal således bl.a. baseres på input fra kommuner og interesseorganisationer.

Med igangsætning af arbejdet med en ny cykelstrategi refokuseres arbejdet med cykelpartnerskaber, så det sikres, at vi når bredere ud i kommunerne og i endnu højere grad inddrager deres erfaringer i det fremadrettede arbejde. Fokus udvides fra at være på de større byer til at omfatte alle kommuner, hvilket sikrer, at landdistrikterne inddrages. Der er forskellige barrierer for cykelfremme i by og på land, hvorfor det er vigtigt at få de forskellige perspektiver med. Cykelstrategien vil derfor i bred forstand og i alle dens fokusområder se på forskellige landsdele og hvad der virker i forskellige geografier. Det er desuden vigtigt at inddrage kommunerne aktivt, eftersom det er kommuner, der anlægger hovedparten af cykelinfrastrukturen.

Herudover inddrages internationale erfaringer fra blandt andet Nederlandene og Belgien, der har mange innovative tiltag, når det kommer til cykelfremme.

2.2 Indhold i en ny national cykelstrategi

En ny national cykelstrategi skal – så vidt muligt - være videns- og databaseret og gøre det muligt at understøtte konkrete tiltag. Der er identificeret et stort ønske blandt interessenter på området om

¹ Transportvaneundersøgelsen, Faktaark om cykeltrafik i Danmark, 2016-2019

² Ibid.



at øge vidensniveauet på cykelområdet og om at systematisere den eksisterende viden.

Den nye nationale cykelstrategi opdeles strukturæssigt i to søjler.

1) Første søjle - et forbedret vidensgrundlag

Den første del beskæftiger sig med viden og data om, hvad der får folk til at cykle. Dette skal ske gennem en systematiseret kortlægning af, hvilke tiltag, der virker godt og, hvilke der virker knap så godt, når det kommer til at fremme cyklisme. Det eksisterende vidensgrundlag består primært af enkeltstående undersøgelser baseret på spørgeskemaer m.v. Der er behov for at systematisere og udvide denne viden for at kunne svare på det grundlæggende spørgsmål: Hvordan får vi flest cyklister per investeret krone? Der er identificeret tre ben af den første søjle:

Forbedret og mere data: Cykelområdet er kendetegnet ved, at der er forholdsvis begrænsede tællinger samt øvrige data, som kunne muliggøre en effektvurdering af forskellige initiativer på det ønskede detaljeringniveau. Der skal som et led i cykelstrategien søges etableret et bedre datagrundlag, herunder ved inddragelse og kombineret af forskellige datakilder, f.eks. TU-data, eksisterende tællinger, nye tællinger m.v. Med afsæt i arbejdet med det bedre datagrundlag søges de sundhedsmæssige og klimamæssige effekter af cyklisme kvantificeret lige som muligheden for at overflytte fra andre transportformer vil blive perspektiveret.

Knytte data til konkrete initiativer: Det er oplagt at forvente, at en cykelsti har en forskellig grad af cykelfremmende effekt, alt efter om den anlægges langs en trafikeret hovedvej i landdistrikterne eller langs en stille hovedgade i en mellemstor by. Det kan dog være svært at tilvejebringe kvantitative data, der specifikt er knyttet til enkelte initiativers cykelfremmende virkning. Der skal derfor som led i en cykelstrategi laves en kobling mellem kvantitative data og forskellige initiativer. Disse kvantitative data vil bl.a. kunne afdekke, hvor stor potentialet for nye cyklister er på en given strækning.

Kvantitativ vurdering: Det er vurderingen, at det er svært at sammenligne cykelprojekter konkret, sådan som projekterne stilles op i indstillinger fra Vejdirektoratet i dag. Derfor er et sigte med den nye nationale cykelstrategi at kunne frembringe en metode til kvantitativt at vurdere et projekts cykelfremmende potentiale. Der igangsættes derfor et arbejde med at udvikle en simpel kvantitativ



indikator for projekters cykelfremmende potentiale og omkostningseffektivitet, hvilket vil øge sammenligneligheden af forskellige cykelstiprojekter. Dette kan lette beslutningstagernes prioritering af de afsatte cykelmidler. Omkostningseffektiviteten skal ses i henhold til det overordnede formål med investeringerne, da den generelle omkostningseffektivitet vil være højere i tætbefolkede områder end i landområder.

2) Anden søjle - en målrettet indsats med konkrete temaer

Den anden del af strategien er mere borgernær og beskæftiger sig med overordnede temaer, der fastsættes på baggrund af den systematiserede vurdering af konkrete tiltag, og som sætter rammerne for de videre indsatser. Temaet hverdagscykling er oplagt at videreføre, da det er ved hverdagscykling, at de fleste kilometer tilbagelægges. Endvidere udgør cykling blandt børn og unge et selvstændigt tema, fordi det er i ungdomsårene de gode cykelvaner skabes. Rekreativ cykling er medtaget som et selvstændigt tema, der har potentialet til at løfte folkesundheden og fremme cykelturismen. Endeligt er temaet cykelkultur for alle medtaget for at undersøge, hvordan det står til med cykelkulturen på cykelstierne.

I *Tabel 1* nedenfor er der indsat mulige delelementer for hver af de relevante temaer.

Tabel 1: Temaer i en ny national cykelstrategi

Hverdagscykling i hele landet/land og by	Børne- og ungdomscykling	Rekreativ cykling	En cykelkultur med plads til alle
Elcykler og infrastrukturen til disse (herunder El-ladcykler som bil nr. 2)	Sikre skoleveje	Cykelturisme – udpegning og skiltning af cykelruter	Tryghed i trafikken
Trafikal fredeliggørelse af byer	Hastigheder ved skoler	Motion og folkesundhed	Spørgeskemaundersøgelse af folks tryghed
Sammenhængen til kollektiv transport - Kombinationsrejser	Cykelleg og involvering i skolerne	Opfølgning på Grand Depart 2022	Tyveri – hvordan kan det undgås?
Cykling og handelsliv	Forældres rolle		Hensynsfuld parkering
	Mulighed for årlige kampagner med lokalt engagement		



Sikker parkering	Kortlægning af årsager til fald i cykling blandt de 10-17 årige – er det en generel tendens?	Cykling for alle handicap- og seniorcykling Motionscyklisme	Løfte børne- og ungdomscykling med fokus på de gode vaner både for børn og deres forældre Overholdelse og efterlevelse af færdselsloven
------------------	--	--	--

De nævnte mulige delementer i *tabel 1* er baseret på udkast til cykelpartnerskaber med kommunerne og deres kommentarer hertil, på den nuværende nationale cykelstrategi og på projekter, som det Nationale Videnscenter for Cykelfremmes gennemfører. Det skal i tillæg til de mulige delementer i *tabel 1* undersøges, hvilke andre elementer der kan indgå.

2.2.1 Hverdagscykling i hele landet

Det er nødvendigt at anerkende forskellen mellem by og land når det kommer til udfordringerne for cyklisme. Der er stor forskel på transportvanerne i de større byer, de mellemstore byer og på landet. Her spiller forskellige faktorer ind som geografien, cykelinfrastrukturen, byplanlægningen mv. Derfor er det heller ikke de samme behov, der gør sig gældende i de forskellige kommuner. Der er for eksempel for de større byer under 100.000 indbyggere meget stor forskel på, hvor mange der cykler. Her kan derfor være et potentiale i at dele og udbrede de gode eksempler og erfaringer fra de kommuner, som er lykkedes med at styrke cyklismen.

I dette tema skal det således afdækkes, hvordan hverdagscyklingen, herunder pendlercykling, kan fremmes på tværs af landet og hvilke greb, der skal til. Elcyklernes udbredelse har gjort det mere attraktivt at tilbagelægge større afstande. Ligeledes har el-ladcykler potentialet til at kunne erstatte bil nr. 2. Her skal det konkret afsøges, hvordan staten kan fremme udbredelsen af elcykler og tilskynde, at flere borgere vælger cyklen til i hverdagen. Det skal ligeledes undersøges, hvordan der kan laves tiltag, der letter kombinationsrejser med cykel og kollektiv transport, herunder sikker cykelparkering ved stationer, cykelbilletter og muligheden for markedsbaserede udlejningscykler på stationerne. Arbejdsgivere har en interesse i, at medarbejderne cykler på arbejde, hvilket bl.a. kan tilskyndes gennem kampagner og arbejde med virksomhedskulturen.



Der vil i samarbejde arbejdsgiverforeninger og fagforeninger undersøges, hvordan man med arbejdspladsen som arena kan fremme cykelpendling.

2.2.2 Børne- og ungdomscyklings

Forældre oplever ofte, at det ikke er trygt at lade deres børn cykle alene. Morgentrafikken er ofte så heftig, at forældrene ikke føler sig trygge ved at sende deres børn afsted til skolen på cykel og derfor vælger at køre børnene i bil, hvilket kun forstærker problemet med trafikken. Cyklen er ikke længere det naturlige transportmiddel for mange børn og unge, der vælger cyklen fra til fordel for den kollektive transport og bilen. Denne udvikling afspejles bl.a. af, at flere børn bliver kørt i skole. Dette analysespor vil afdække, hvilke tiltag kommunerne og andre relevante aktører efterspørger og hvordan staten aktivt kan modvirke denne udvikling, så cykling prioriteres som en ligeværdig transportform. Her vil det være særligt relevant at afdække tryghedsoplevelsen ved at cykle, hvor Rådet for Sikker Trafik vil være en relevant samarbejdspartner og hvordan skolerne som arena bedst anvendes til cykelfremmende aktiviteter, hvor Cyklistforbundet vil være en relevant samarbejdspartner.

Der vil konkret fokuseres på følgende områder:

- Færdselsloven: Mulighed for at nedsætte hastigheden på skoleveje.
- Infrastruktur: Kommunerne skal arbejde for en sikker cykelvej og et sikkert cykelmiljø omkring alle sine skoler.
- Tryk cykelparkering på skolen, hvor cyklister ikke skal krydse forældre i bil.

2.2.3 Rekreativ cykling

Rekreativ cykling har et stort potentiale for folkesundheden. Staten har udpeget 11 nationale cykelruter, der har et stort potentiale for cykelturismen. Analysespor vil undersøge, hvordan rekreativ cykling kan gøres mere tilgængelig for ældre og handicappede. Desuden vil der være fokus på, hvordan cykelturismen kan udvikles og Danmark kan fremmes som destination for cykelferier. Dette arbejde vil aktivt inddrage branchen med henblik på at afdække de konkrete behov. Herudover afdækkes, hvad motionscyklister efterspørger, herunder cykelinfrastruktur og færdselsregulerende tiltag.



2.2.4 En cykelkultur med plads til alle

Den stigende udbredelse af elcykler og ladcykler på landets cykelstier har ført til, at der over de seneste år er kommet større forskel i hastighederne, som forskellige cyklister cykler med. Dette kan have en effekt på den oplevede tryghed ved at færdes på cykelstierne, hvorfor der som et led i dette analysespor vil blive udarbejdet en spørgeskemaundersøgelse i regi af Det nationale Videnscenter for Cykelfremme. Det skal undersøges, hvad folk oplever som trygt og utrygt på landets cykelstier, samt hvordan bekymringen for tyveri afholder folk fra at tage cyklen. Desuden vil tiltag til at fremme god parkeringskultur blive undersøgt, så cykler kan parkeres trygt og sikker uden at det skaber gener for andre trafikanter. Det er målet at styrke cykelkulturen, herunder overholdelse og efterlevelse af de gældende færdselsregler, samt myndighedernes kontrol heraf. En anden vigtig faktor er forældrenes rolle, når det kommer til børns transportvaner. Derfor skal der arbejdes for, at det igen blive mere udbredt, at forældre lader deres børn cykle alene.

Nedenstående figur 1 sammenfatter de forskellige mulige temaer samt hvilke tiltag, der umiddelbart vurderes relevante for de specifikke temaer. Her vil temaet om "land og by" afdække, hvordan cyklingen i landdistrikternes kan fremmes. Et X i tabellen repræsenterer vurderingen af et relevant bidrag til cykelfremme indenfor det valgte tema. På baggrund af ovenstående ønske om en kvantificering af vurderingerne, er det målet, at i den færdige cykelstrategi at kunne udskifte x med ***, ** og * alt efter, hvor effektivt et virkemiddel er indenfor et givent tema.

Figur 1: Eksempler på mulige temaer i cykelstrategien og virkemidler

	Børne- og ungdomscyklning	Hverdagscyklning	Land og by	Rekreativ cyklning
Cykelstier	x	x	x	x
Tryghed og trafikikkerhed	x	x	x	x
Ladcykler og elcykler		x	x	
Bystruktur	x	x		



2.2.5 Mål om mere cykling

Cykelstrategien vil blive udarbejdet således, at den understøtter en politisk drøftelse af en realistisk og ambitiøs målsætning for udviklingen i cykeltrafikken frem mod 2030. Kvalificeringen af målsætninger vil indgå som en integreret del såvel i undersøgelsessøjlen for et bedre datagrundlag som i undersøgelsessøjlen for de kvalitative vurderinger. I arbejdet vil det blive afdækket, hvilken målsætning der mest hensigtsmæssigt kan måle en øget cykling, herunder hvad baseline for stigningen skal være.

3. Organisering

Transportministeriets departement leder arbejdet med udarbejdelsen af en cykelstrategi. Vejdirektoratet, herunder Videntcentret, er fast medlem af styregruppen. Der forventes nedsat arbejdsgrupper, som kan trække på specifik viden i branchen – herunder ikke mindst Cyklistforbundet. Cykelstrategien udarbejdes blandt andet på baggrund af indkomne bemærkninger fra kommuner, cykel- og forsikringsbranchen samt øvrige interessenter.

Det foreslås at lade gruppen af interessenter i Cykelrådet indgå i arbejdet med cykelstrategien som et 'Advisory Board', hvor foreløbige tanker om strategien kan deles og testes.

Cykelstrategien finansieres inden for eksisterende bevillinger og udarbejdes i udgangspunktet med interne ressourcer.

4. Afrapportering

Forligskredsen inddrages løbende i arbejdet og inviteres til cykelkonferencen (se nedenfor). Når arbejdet er afsluttet vil forligskredsen medio 2025 blive præsenteret for den endelige strategi, hvorefter forligskredsen beslutter udmøntnings- og administrationsgrundlaget for cykelpuljen for årene efter 2025.

5. Kommunikation

Der udsendes en pressemeddelelse om, at Transportministeriet igangsætter arbejdet med en ny national cykelstrategi. Der afholdes desuden en cykelkonference i efteråret 2024, der samler op på de modtagne input.



6. Tidsplan

- Maj 2024: Kommuner og interessenter på cykelområdet kontaktes og får mulighed for at levere input til den nye nationale cykelstrategi.
- August-september 2024: Vejdirektoratet samler og vurderer de indkomne input fra kommuner og interessenter.
- September 2024: Forligskredsen orienteres om indkomne input og processen.
- Efteråret 2024: Transportministeriet afholder en cykelkonference for kommuner og øvrige interessenter, hvor aktørernes skriftlige input præsenteres af Vejdirektoratet, som også præsenterer egne input. Forligskredsen inviteres ligeledes. På den baggrund gennemføres cykelfaglige drøftelser.
- Ultimo november 2024: Forligskredsen orienteres om opstarten på selve udarbejdelsen af strategien.
- December 2024 – Maj 2025: Transportministeriet/Vejdirektoratet udarbejder en ny national cykelstrategi samt et oplæg til nyt udmøntnings- og administrationsgrundlag for cykelpuljen.
- Maj 2025: Forligskredsen præsenteres for hovedpunkterne i den kommende nationale cykelstrategi, og der gennemføres politisk drøftelse af indhold i nyt udmøntnings- og administrationsgrundlag for cykelpuljen.
- Juni 2025: Forligskredsen beslutter 2025-udmøntningen af cykelpuljen med udgangspunkt i det eksisterende grundlag, hvorefter forligskredsen i samme ombering godkender det nye udmøntnings- og administrationsgrundlag for cykelpuljen og tilslutter sig den nye nationale cykelstrategi.
- Materialet offentliggøres sammen med pressemeddelelse m.v. Dette kan evt. gøres ifm. WorldTour-cykelløbene i København i forsommeren 2025.
- Januar 2026: Nyt udmøntnings- og administrationsgrundlag for cykelpuljen træder i kraft